

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ УКРАЇНИ

КРИХТІНА Юлія Олександрівна

УДК 351.656

**МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ
ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

25.00.02 – механізми державного управління

РЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора наук з державного управління

Харків – 2022

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному університеті цивільного захисту України.

Науковий консультант: доктор наук з державного управління, професор **МАЙСТРО Сергій Вікторович**,
Національний університет цивільного захисту України, завідувач кафедри публічного адміністрування у сфері цивільного захисту навчально-науково-виробничого центру.

Офіційні опоненти: доктор наук з державного управління, професор **АНТОНОВА Людмила Володимирівна**,
Чорноморський Національний університет ім. П. Могили, професор кафедри обліку і аудиту;

доктор наук з державного управління, професор **ЛАТИНІН Микола Анатолійович**,
Навчально-науковий інститут «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, завідувач кафедри економічної політики та менеджменту;

доктор наук з державного управління, доцент **АЖАЖА Марина Андріївна**,
Інженерний навчально-науковий інститут Запорізького національного університету ім. Ю.М. Потебні, професор кафедри менеджменту організацій та управління проектами.

Захист відбудеться «6» жовтня 2022 р. об 11.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.707.03 Національного університету цивільного захисту України за адресою: 61024, м. Харків, вул. Лермонтовська, 28, зал засідань (1-й поверх).

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету цивільного захисту України за адресою: 61023, м. Харків, вул. Чернишевська, 94.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

С. А. Мороз

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Цілі сталого розвитку України на період до 2030 р. передбачають необхідність забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини і громадянина. В контексті забезпечення зазначеної мети особливу увагу приділено забезпеченню збалансованості економічного, соціального та екологічного вимірів сталого розвитку України, що, в тому числі, має передбачати необхідність забезпечення відповідного розвитку транспортної галузі.

Надзвичайно важливою є транспортна галузь для розвитку суспільного господарства, оскільки вона забезпечує обслуговування внутрішніх, експортних-імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Також транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Водночас транспортна галузь є базовим індикатором рівня соціально-економічного розвитку держави на екологічних засадах з точки зору забезпечення якості життя населення, сприятливого середовища для економічного зростання і розвитку підприємницької діяльності, охорони навколишнього середовища тощо.

Питання удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України є надзвичайно актуальними, оскільки сталий розвиток країни та забезпечення необхідного рівня життя населення є базовими цінностями. Крім того, для нашої країни, яка зіштовхнулась із викликами військового характеру, вирішення безпекових завдань, пов'язаних із побудовою ефективної транспортної галузі є одним з першорядних та найбільш важливих кроків на шляху збереження її державності, суверенітету та територіальної цілісності.

В реалізації важливої для суспільства функції транспортного забезпечення територій, людини та суспільства в цілому, першочергову роль відіграють існуючі механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, які не завжди є ефективними та результативними та здебільшого стримують вирішення існуючих проблем і суперечностей розвитку транспортної галузі України.

Тому надзвичайно актуальним є питання побудови нової ефективної та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України, яка відповідає існуючим викликам та ризикам сьогодення шляхом удосконалення відповідних механізмів її формування та реалізації.

Теоретико-методологічним підґрунтям дисертаційного дослідження стали наукові дослідження з актуальних проблем державного управління, серед яких можна виділити таких вчених, як: О. Амосов, В. Андронов, В. Бакуменко, С. Бєлай, М. Білинська, С. Вавренюк, О. Дацій, А. Дегтяр, В. Дзюндзюк, С. Домбровська, І. Драган, Ю. Древаль, Д. Карамішев, В. Князєв, В. Копанчук, О. Крюков, Н. Леоненко, І. Лопушинський, В. Мороз, Н. Нижник, Г. Одінцова, І. Парубчак, П. Покатаєв, О. Поступна, І. Розпутенко, Є. Романенко, А. Ромін,

В. Садковий, В. Сиченко, Ю. Сурмін, В. Стрельцов, Ю. Ульянченко, Е. Щепанський та ін.

Теоретико-методологічному дослідженню питань концептуального, правового, організаційного, інституційного забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі, осмисленню сутності та змісту механізмів її формування та реалізації, як в Україні, так і в зарубіжних країнах присвячено наукові праці таких науковців, як М. Ажажа, Л. Антонова, Н. Біліченко, Н. Бондар, І. Вікович, Е. Вільковський, Р. Гудима, О. Дейнека, С. Діденко, В. Дідківський, М. Дмитриченко, В. Довгань, Є. Довженко, О. Ємельянова, Р. Зінько, О. Катерна, Р. Качмар, І. Кельман, О. Клепікова, Б. Костів, Я. Крупський, М. Латинін, С. Майстро, Н. Малиш, К. Михайличенко, З. Пеклич, Д. Прейгер, А. Рибчук, А. Сабриченко, І. Садловська, І. Самсін, О. Собкевич, Н. Танклевська, Є. Форнальчик, С. Цимбал, Т. Чернявська, О. Черніхова та ін.

У формуванні теоретичних та методологічних засад реалізації державної політики, в тому числі у транспортній галузі з метою забезпечення сталого суспільного розвитку велике значення мають фундаментальні наукові положення, сформульовані і всебічно обґрунтовані такими зарубіжними вченими, як: Р. Акофф, П. Азімов, Л. Берталанфі, С. Брю, Е. Ванковіч, Л. Ган, Дж. Гідеон, Б. Гогвуд, Ф. Емері, Е. Квейд, Д. Кеттл, А. Кларк, А. Козолино, Л. Куїнн, Е. Мазароні, К. Макконел, Д. Норт, А. Пізанті, П. Самуельсон, К. Сельвіарідіс, А. Смит, Дж. Стігліц, К. Танкзос, М. Тейлор, А. Тойнбі, Ф. Фукуяма, Е. Янг, Й. Шумпетер та ін.

Проте, недостатньо опрацьованим, як у зарубіжній, так і в українській науковій літературі залишається комплексний підхід до вивчення державної політики розвитку транспортної галузі, як до цілісного об'єкта дослідження. Подальшого методологічного забезпечення потребує також обґрунтування необхідності трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах євроінтеграційних прагнень України та під впливом глобальних викликів та ризиків сьогодення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження проведено в межах науково-дослідної роботи, яка виконувалась навчально-науково-виробничим центром Національного університету цивільного захисту України за темою: «Розробка механізмів державного управління соціально-економічною сферою та її галузями в контексті забезпечення безпеки українського суспільства» (ДР № 0118U001007), у процесі виконання якої запропоновано напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Мета й завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методологічних основ і розроблення практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Досягнення даної мети обумовило необхідність вирішення наступних завдань:

- узагальнити теоретико-методологічні підходи до визначення сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі;

- виокремити механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі і узагальнити теоретичні підходи до визначення їх сутності та змісту;

- охарактеризувати особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах;

- проаналізувати сучасний рівень розвитку транспортної галузі України і визначити результативність механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;

- визначити особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України;

- з'ясувати проблеми і суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;

- охарактеризувати основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в сучасних умовах та особливості міжнародного співробітництва України;

- визначити шляхи модернізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України;

- окреслити напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;

- обґрунтувати концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій.

Об'єктом дослідження є державна політика розвитку транспортної галузі.

Предметом дослідження є механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дисертаційного дослідження складають фундаментальні положення теорії державного управління, гуманітарних та соціальних наук, наукові праці українських та зарубіжних вчених з питань формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Дисертаційне дослідження ґрунтується на використанні *системного підходу*, який полягає в комплексному дослідженні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Крім того, у роботі застосовувались методи, які використовуються як на емпіричному, так і теоретичному рівнях, а саме: *логіко-семантичний* – для поглиблення понятійного апарату та визначення сутності та змісту механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *порівняльного аналізу* – для дослідження методологічних підходів, концепцій, розробок і пропозицій провідних українських та зарубіжних вчених та виявлення закономірностей, відмінностей, особливостей та спільних характеристик механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в різних країнах; *системно-аналітичний* – для аналізу законодавчих актів та інших нормативних документів щодо особливостей функціонування механізмів формування та

реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *логічного моделювання та конструювання* – для класифікації чинників зовнішнього і внутрішнього середовища, що впливають на функціонування механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *статистичні* – для виявлення темпів змін окремих показників, ступеня їх впливу на динаміку розвитку транспортної галузі України; *аналізу та синтезу* – для оцінки динаміки та результативності механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *спостереження та теоретичного узагальнення* – для розкриття причин, які дестабілізують розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах; *абстрактно-логічний* – для узагальнення теоретичних положень, встановлення причинно-наслідкових зв'язків і формування висновків та пропозицій.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження стали: закони України, укази Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативно-правова база та програмні документи інших органів державної влади, в тому числі Міністерства інфраструктури України, програмні та нормативно-правові документи ЄС та зарубіжних країн, офіційні матеріали Державної служби статистики України, монографії та статті фахівців та науковців, особисті дослідження автора.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розв'язанні актуальної наукової проблеми в галузі науки державного управління щодо обґрунтування теоретико-методологічних основ і розробки практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

У межах дослідження одержано результати, що відрізняються науковою новизною і розкривають логіку та зміст дисертаційної роботи, а саме:

у перше:

– обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, в якій виокремлено функціонування політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового механізмів, визначено стратегічну мету, цілі, принципи, умови та рівні реалізації стратегії, спрямованої на зміну парадигми розвитку національної транспортної галузі в контексті соціальних обмежень глобальної пандемії, необхідності охорони довкілля, боротьби з глобальними змінами клімату, а також забезпечення національної безпеки в умовах російської військової агресії та запровадження воєнного стану в країні;

– запропоновано теоретико-методологічний підхід, який полягає у необхідності зміни парадигми позиціонування транспортної галузі, як галузі суспільного виробництва, яка покликана лише задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях та переходу до концепції формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, яка полягає в необхідності врахування її визначальної ролі у питаннях забезпечення національної безпеки в сучасних умовах (опосередковано транспортна галузь

впливає на усі складові національної безпеки – політичну, військову, громадську, економічну, антитерористичну, інформаційну, енергетичну, соціальну, продовольчу, екологічну тощо) і визнання транспортної галузі суб'єктом забезпечення національної безпеки шляхом відповідного перегляду чинного законодавства України;

– обґрунтовано необхідність створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі України – установи, відповідальної за збір та аналіз статистичних даних у зазначеній галузі, яка забезпечуватиме наявність необхідних даних та актуальної інформації для формування та обслуговування національної транспортної моделі та інтелектуальних транспортних систем на регіональному та місцевому рівнях, буде джерелом інформації для проведення системного аналізу інформації відповідними інституціями та відповідальними особами, які формують державну політику та приймають державно-управлінські рішення з питань розвитку транспортної галузі з урахуванням всіх складових, напрямків та аспектів: політичного, військового, інтеграційного, економічного, соціального, безпекового, екологічного, кліматичного тощо;

удосконалено:

– теоретико-методологічні підходи щодо визначення напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України шляхом: деолігархізації, децентралізації, демонополізації, діджиталізації, екологізації; посилення взаємодії між державним та приватним сектором на основі державно-приватного партнерства і формування транспортних кластерів; міжвідомчої координації та координації діяльності між органами державної влади та органами місцевого самоврядування з метою досягнення конкурентності, екологічності, безпечності, кліматичної нейтральності, як концептуальної парадигми подальшого розвитку національної транспортної галузі та забезпечення її всебічної інтеграції в глобальну транспортну систему;

– науково-теоретичні підходи щодо напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України шляхом адаптації національного законодавства до європейських практик, а саме: лібералізація транспортних перевезень з метою покращення і прискорення логістики між Україною та ЄС, що надзвичайно важливо в умовах блокади українських морських портів і критичної залежності національної економіки від стабільної логістики на європейському кордоні; відповідності принципам «Європейської Зеленої Угоди» («European Green Deal») через розробку Українського зеленого курсу, який визначить ціль із досягнення кліматичної нейтральності країни з урахуванням її особливостей та спроможностей, в тому числі в транспортній галузі; адаптації національного законодавства до європейських норм згідно з Угодою про асоціацію, яка передбачає імплементацію Україною технічних регламентів Європейського Союзу у межах завдань для сектору «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги»;

– напрями модернізації адміністративно-правового механізму формування

та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, а саме: заміни застарілої нормативно-правової бази кодифікованими актами та розробки основ нового транспортного законодавства шляхом прийняття єдиного Транспортного кодексу України, адаптованого до міжнародного законодавства; нормативно-правового вдосконалення та адміністративного врегулювання питань, які стосуються: стимулювання переходу на екологічні види транспорту з метою зменшення негативного впливу на довкілля; забезпечення фізичної та економічної доступності якісних транспортних послуг, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни та підвищення якості життя населення; забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України;

дістали подальшого розвитку:

– обґрунтування напрямів оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі шляхом використання логіко-аналогової моделі, в основу якої покладено критерій оптимальності за Парето, відповідно до якого, формуючи конкретні напрями державної політики за підгалуззями і секторами транспортної галузі, слід узгоджувати внутрішні потреби і можливості, потреби європейського вектору розвитку, враховувати існуючі глобальні загрози та виклики; за цим критерієм оптимальним буде той напрям державної політики, формування та реалізація якого, принаймні, не шкодить інтересам жодного з суб'єктів зазначеної політики у транспортній галузі (залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, внутрішній водний транспорт, авіаційний транспорт, міський електричний транспорт, трубопровідний транспорт, транспортна інфраструктура тощо) й не суперечить існуючим глобальним тенденціям;

– категоріально-понятійний апарат державно-управлінської науки шляхом уточнення змісту понять «державна політика розвитку транспортної галузі», «механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі», що пов'язано з необхідністю адаптації їх змісту до існуючих викликів сьогодення, що, на відміну від існуючих визначень, передбачає тлумачення поняття «механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі», як сукупності принципів, методів, інструментів та способів (правила) їх застосування суб'єктом по відношенню до об'єкта в межах діючого законодавства з метою забезпечення конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови сталого розвитку країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України.

– систематизація концептуальних підходів щодо функцій та особливостей формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах (нормативно-адміністративна функція передбачає формування законодавчих основ, стандартизацію та сертифікацію технічних та безпекових параметрів національних транспортних моделей (інтелектуальних транспортних систем); організаційно-координуюча функція держави передбачає

створення інституційної основи для розробки та координації їх подальшого розвитку; інвестиційно-інноваційна функція передбачає розробку та реалізацію галузевих (підгалузевих) та інфраструктурних проєктів, створення інвестиційно привабливого середовища з метою залучення інвестицій; стимулююча функція передбачає підтримку галузевих НДДКР та соціально-орієнтованих проєктів у сфері громадського транспорту (пільгові тарифи, адресна допомога тощо), залучення приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства (пільгові кредити, податкові пільги, державні гарантії тощо)), що дозволило розробити практичні рекомендації щодо напрямів удосконалення відповідних механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України з метою їх адаптації до європейських стандартів та передових світових практик;

– узагальнення основних світових тенденцій розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій, а саме: підвищення швидкості, економічності, екологічності та безпечності всіх видів транспорту; масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок; «озеленення» (greening) транспортної галузі через надання державних субсидій, які мають широкий спектр застосування (субсидування купівлі та відсоткової ставки лізингу електроавтомобілів, інвестування в «зарядну» інфраструктуру, податкові пільги при купівлі електромобілів тощо); стримування подальшої автомобілізації у містах шляхом розвитку громадського та велотранспорту; глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в межах потужних світових альянсів і зростання ролі бюджетних авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень; підвищення рівня інноваційності транспортної галузі через використання: високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів (застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів), принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій тощо.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у визначенні теоретичних положень, формуванні методологічних підходів та практичних рекомендацій щодо удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та можливості їхнього застосування в діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, що сприятиме сталому розвитку держави та забезпеченню національної безпеки України в сучасних умовах.

Відділом фінансового планування та економічного аналізу філії «Вокзальна компанія» АТ «Українська залізниця» (м. Київ) розглянуто та схвалено до використання запропоновані концептуальні засади державної стратегії розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій на основі комплексної взаємодії виокремлених функціональних механізмів її формування та реалізації: політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового, метою якої є інтенсивний

конкурентний розвиток транспортної галузі (в т.ч. залізничного транспорту) та її всебічна інтеграція в глобальну транспортну систему, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення якості життя населення, зменшення впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державного суверенітету України. Підтримано пропозиції щодо доцільності створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі України з метою розробки та забезпечення належного функціонування національної транспортної моделі, одним з найважливіших елементів якої виступають вокзальні комплекси (довідка № ВКЕ-01/22 від 20.06.2022 р.).

Регіональною філією «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м. Харків) розглянуто та схвалено до використання результати дисертаційного дослідження, які розв'язують важливу наукову проблему щодо обґрунтування напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах. Підтримано пропозиції щодо необхідності врахування ролі транспортної галузі у питаннях забезпечення національної безпеки в умовах існуючих загроз та викликів сьогодення (адже опосередковано транспорт впливає на усі складові національної безпеки – зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, антитерористичну, інформаційну, економічну, енергетичну, соціальну, продовольчу, екологічну тощо) і визнання транспортної галузі (в т.ч. залізничного транспорту) суб'єктом забезпечення національної безпеки шляхом перегляду чинного законодавства України (довідка № НЗІ-37/465 від 16.06.2022 р.).

Зінківською міською радою Полтавської області розглянуто, схвалено та використовуються в рамках виконання «Програми соціально-економічного та культурного розвитку Зінківської територіальної громади на 2022 рік» наукові результати дисертаційного дослідження в межах визначених стратегічних цілей розвитку громади: висока якість життя, комфортні і безпечні умови та добробут; збалансована інноваційна конкурентоспроможна економіка; ефективне управління просторовим розвитком, забезпечення балансу екосистем та охорона довкілля. Пропозиції щодо напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України, в тому числі необхідність переходу на екологічно чисті види транспорту, забезпечення фізичної та економічної доступності якісних транспортних послуг заслуговують на увагу і є перспективними для подальшого впровадження на місцевому рівні з метою вирішення соціально-економічних та екологічних проблем розвитку територіальної громади (довідка № 08-24/1397 від 15.06.2022 р.).

Результати дисертаційного дослідження, а саме: поглиблення понятійно-категоріального апарату, обґрунтування механізмів формування і реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та визначення напрямів їх удосконалення використовуються при викладанні навчальних дисциплін «Державна політика: аналіз та механізми впровадження» та «Основи публічної політики» за програмою підготовки магістрів та докторів філософії зі спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування» у Національному

університеті цивільного захисту України (акт №15 від 21.06.2022 р.).

Основні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані в практичній діяльності органів державної влади і місцевого самоврядування для подальшого удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, в тому числі на регіональному та місцевому рівнях.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійною науковою працею і містить одержані здобувачем особисто нові результати в галузі науки державного управління, які у сукупності сприяють розв'язанню актуальної наукової проблеми, що полягає в обґрунтуванні напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. Особистий внесок здобувача в спільних наукових роботах наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи були апробовані на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема, опубліковано тези за результатами: VI Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2010 р.); V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 2011 р.); XII Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (м. Харків, 2016 р.); VIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії» (м. Переяслав-Хмельницький, 2018 р.); XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2018); Міжнародної науково-практичної конференції «Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку» (м. Полтава, 2018 р.); II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 2019 р.); XV науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2019 р.); SHS Web of Conferences «Definition features of the efficiency in railways management» (2019); XXXII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії» (м. Переяслав, 2020 р.); International scientific and practical conference «Public administration: European development strategies» (Venice, 2021); науково-практичної конференції «Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи» (м. Харків, 2021 р.); Міжнародного науково-практичного круглого столу «Формування дієвих механізмів державного управління з забезпечення державної безпеки» (м. Харків, 2021 р.); XXIX міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2021 «Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я» (м. Харків,

2021 р.); Міжнародної науково-практичної конференції «Потенціал економічного розвитку країни та регіонів: фінансові та інноваційно-інвестиційні аспекти (м. Дніпро, 2021 р.); XVII Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2021 р.); II Міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту» (м. Київ, 2021 р.); Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій» (м. Харків, 2021 р.); XVIII Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2022 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано в 55 наукових працях, із них: 1 – одноосібна монографія; 2 – колективні монографії; 16 – статті у наукових виданнях, включених до Переліку наукових фахових видань України; 6 – статті у наукових періодичних виданнях інших держав із напрямку, з якого підготовлено дисертацію (в т.ч. 3 статті проіндексовані у міжнародній наукометричній базі даних Web of Science); 7 – публікації в інших наукових виданнях; 23 – тези доповідей, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації. Загальний обсяг публікацій автора відповідно до теми дослідження становить 31,5 друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел, який нараховує 412 найменувань. Загальний обсяг роботи – 455 стор., з них 407 стор. – основний текст. Дисертація містить 49 рисунків, 5 таблиць.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** надано загальну характеристику роботи, обґрунтовано актуальність теми дисертації, зазначено її зв'язок з науковими дослідженнями Національного університету цивільного захисту України, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет і методологію дослідження, представлено наукову новизну, практичне значення одержаних результатів, наведено дані щодо їх впровадження та апробації, а також особистий внесок здобувача.

У **першому розділі** – *«Науково-теоретичні основи державної політики розвитку транспортної галузі»* – з'ясовано місце, роль та значення транспортної галузі в світовому господарстві та в суспільному розвитку; визначено сутність та складові транспортної галузі, як об'єкта державної політики; розглянуто науково-теоретичні підходи до державної політики розвитку транспортної галузі, в тому числі за підгалузевим та секторальним аспектами.

Констатовано, що транспортна галузь (разом з відповідною транспортною інфраструктурою) має величезне економічне, політичне, соціальне та військове значення для будь-якої країни, адже сприяє її соціально-економічному розвитку, підвищенню продуктивності праці, покращенню життя населення тощо. Значною

є роль транспортної галузі у зміцненні обороноздатності країни, а саме наявність сучасних транспортних систем (залізничних та автошляхів, водних та повітряних шляхів) та транспортних засобів (потягів, автотранспорту, суден та літаків) дозволяє забезпечити постачання збройним силам необхідних засобів для здійснення ними своїх безпосередніх функцій – захисту країни, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності.

Визначено місце і роль транспортної галузі у суспільному виробництві, що визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні потреб суспільства у транспортних послугах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах тощо шляхом формування та реалізації відповідної державної політики її розвитку.

З'ясовано сутність наукової категорії «розвиток транспортної галузі», яка є об'єктом державної політики в дисертаційному дослідженні. Запропоновано під «розвитком транспортної галузі» вважати сукупність прогресивних стійких змін та умов її функціонування, як наслідок формування та реалізації відповідної державної політики. В результаті відбувається перехід до інвестиційно-інноваційної конкурентної моделі функціонування транспортної галузі (рис. 1).



Рис. 1. Сутність та зміст процесу розвитку транспортної галузі.

Джерело: розробка автора

Узагальнено теоретичні підходи та визначено, що державна політика розвитку транспортної галузі – це, з одного боку, діяльність органів публічної влади всіх рівнів, яка пов'язана з розробкою програм, заходів розвитку галузі та визначенням пріоритетів та відповідних засобів та інструментів забезпечення їх реалізації та дієвості, а з іншого, це діяльність всіх учасників відносин в межах сформованої та реалізованої державою політики розвитку зазначеної сфери. Визначено науково-теоретичні підходи до формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах необхідності забезпечення переходу країни до сталого розвитку, які дозволяють реалізувати цілі, завдання та функції регуляторної діяльності держави з метою забезпечення конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі.

У другому розділі – «Методологічні засади механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі» – узагальнено методологічні підходи до формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; визначено теоретико-методологічні основи механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; розглянуто теоретичні моделі і методологічні підходи до механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах.

Використано системний підхід в якості методологічної основи дослідження і логічної побудови дисертаційної роботи, який полягає в комплексному дослідженні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі з метою отримання синергетичного ефекту, в тому числі шляхом застосовування кластерного підходу через відповідну взаємодію транспортних, логістичних підприємств та інших організацій, установ, компаній, які є учасниками транспортного кластера (рис. 2).



Рис. 2. Концептуальна модель організаційної структури транспортного кластера.

Джерело: розробка автора

Розглянуто суб'єктно-об'єктні відносини та з'ясовано, що суб'єктами державної політики розвитку транспортної галузі є органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання, що забезпечують діяльність зазначеної галузі. До об'єктів державної політики розвитку транспортної галузі доцільно віднести регіони, території, об'єкти, а також явища та проблемні ситуації, які виникають в зазначеній галузі та потребують невідкладного вирішення суб'єктами державної політики.

Виокремлено такі функціональні механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі: політико-інтеграційний, адміністративно-правовий, соціально-економічний, інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий (рис. 3).

Доведено, що якщо розглядати у межах системного підходу транспортну галузь, як закриту систему, доцільно її удосконалення здійснювати у межах цілей, що лежать усередині галузі: підвищення продуктивності праці, зниження витрат, підвищення прибутковості тощо. Однак, якщо розглядати транспортну галузь, як відкриту систему (якою вона, звісно, і є), то це вимагає постановки інших цілей, що забезпечують успіх її розвитку не тільки за умов відповідності внутрішніх складових, а й низки чинників зовнішнього середовища, що постійно змінюються. Тому наявні завдання щодо подальшого розвитку транспортної галузі, які існують, як всередині системи, так і ззовні, потрібно вирішувати не тільки в межах транспортної галузі, тобто на рівні менеджменту транспортних підприємств, а й ззовні шляхом формування та реалізації відповідної державної політики.

Визначено, що ключовим напрямом формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі у провідних країнах світу є створення та забезпечення належного функціонування відповідної національної транспортної моделі та інтелектуальних транспортних систем, а держава є активним учасником реалізації стратегічних змін, забезпечуючи значну підтримку галузі в процесах її трансформації та розвитку.

Охарактеризовано транспортну політику Європейського Союзу, яка представляє собою поєднання правового регулювання та міждержавного співробітництва і ґрунтується на розробці політичних документів, таких як «Біла книга», «Зелена книга», планів дій та програмах, а також директивах ЄС. Особливе значення у цьому питанні має «Біла книга» ЄС – базовий концептуально-стратегічний акт транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку транспортної галузі, в тому числі на основі інтелектуальних транспортних систем і зазнає безперервного коригування, відповідно до завдань і викликів, що виникають.

Доведено, що ґрунтуючись на аналізі закордонних моделей державної політики розвитку транспортної галузі, а також враховуючи існуючі недоліки у програмних документах щодо особливостей реформування транспортної галузі в Україні, доцільно розробити власну національну транспортну модель. Особливістю такої моделі має бути враховування національних інтересів та існуючого передового зарубіжного досвіду, визначення пріоритетних та

перспективних напрямів розвитку транспортної галузі в контексті існуючих глобальних тенденцій розвитку цієї сфери.



Рис. 3. Система формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Джерело: розробка автора

У третьому розділі – «Сучасний стан і результативність механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в Україні» – проведено аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України; здійснено оцінку результативності державної політики розвитку транспортної галузі України; визначено особливості міжнародного співробітництва України у транспортній галузі в умовах глобалізації.

Доведено, що в умовах інтеграційних процесів та глобальних трансформацій, надзвичайно актуальними залишаються питання аналізу сучасного стану розвитку транспортної галузі України, зокрема аналізу факторів і причин, що впливають на процеси її функціонування в сучасних умовах, дослідження основних тенденцій розвитку транспортної галузі, визначення пріоритетних напрямів формування та реалізації державної політики в зазначеній сфері в умовах необхідності переходу до безпекових засад розвитку країни та суспільства в умовах війни та поствоєнного відновлення.

Визначено, що сучасна соціально-економічна та гуманітарна криза в Україні, яка викликана російською військовою агресією, вкрай негативно вплинула на транспортну галузь, яка перебуває у кризовому стані через: знищення та руйнування внаслідок військових ударів; запровадження воєнного стану в країні; системне недофінансування та техніко-технологічну відсталість; недостатнє технічне обслуговування транспортно-логістичної інфраструктури та транспорту, що загрожує не тільки виконанню нею соціально-економічних функцій, але й національній безпеці та державній незалежності України.

Констатовано, що в питаннях імплементації Угоди про асоціацію з ЄС у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» Україна суттєво відстає від графіку виконання своїх зобов'язань (рис. 4).

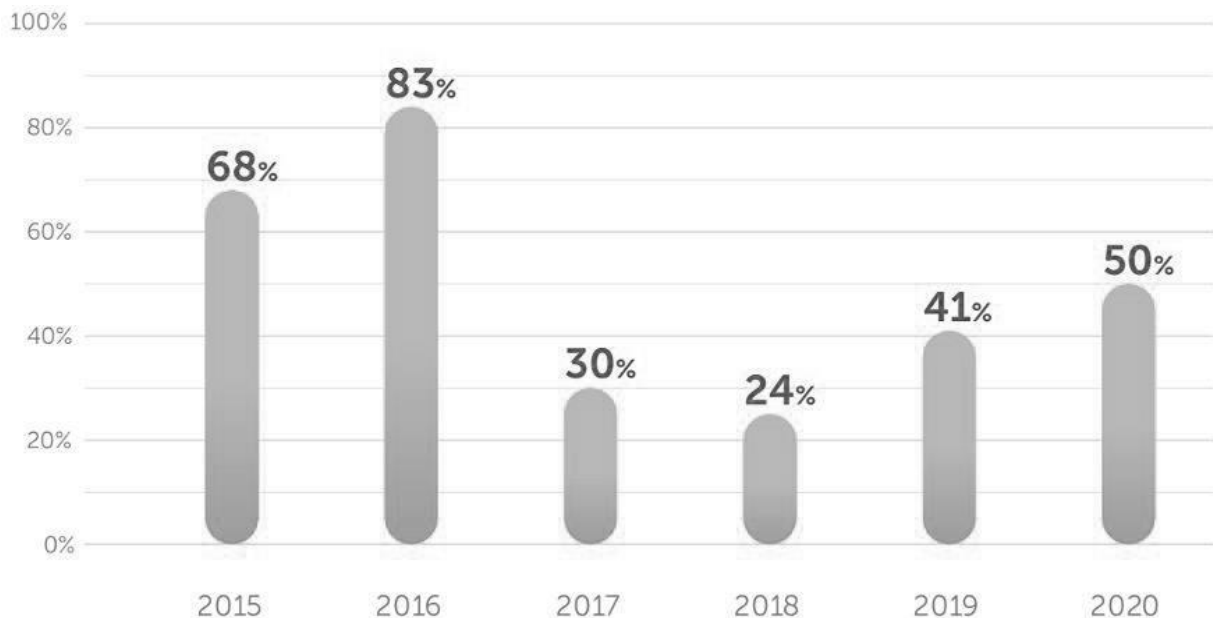


Рис. 4. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

Джерело: Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС

З'ясовано, що державні органи різних гілок влади не забезпечують повною мірою імплементацію Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, яка включає 544 заходи у межах 124 завдань для сектору «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» і передбачає прийняття на державному рівні відповідних законодавчих та нормативно-правових актів органами державної влади (рис. 5).

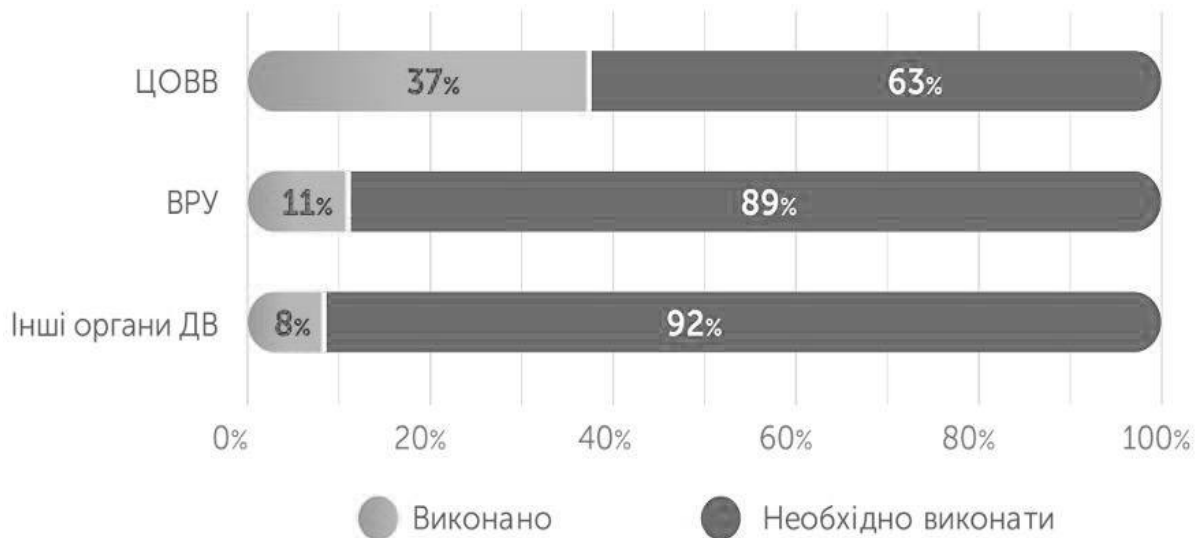


Рис. 5. Прогрес за основними групами виконавців – органами державної влади у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги», 2015-2020 рр.

Джерело: Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС

Визначено, що сучасний рівень розвитку транспортної галузі України свідчить про наявність негативних тенденцій і відповідність пріоритетам сталого розвитку країни, які декларуються стратегічними документами, прийнятими на державному рівні в Україні.

Запропоновано в контексті подальшої трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України з метою розв'язання існуючих проблем та суперечностей, приділяти пріоритетну увагу, насамперед, питанням міжнародного співробітництва нашої країни у транспортній галузі шляхом: широкого залучення міжнародних фінансових коштів (фінансова підтримка урядів різних країн, надання грантів, кредитів, гарантій за кредитами, надання пільг для заохочення інвестування тощо); допомоги від міжнародних фінансових організацій та установ (Світового банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського Інвестиційного банку тощо); допомога від приватних фондів та фізичних осіб (наприклад, українська діаспора в різних країнах); залучення арештованих російських активів; організаційної, консультативної та іншої міжнародної допомоги; відпрацювання можливих сценаріїв розвитку транспортної галузі на основі прогнозування та планування на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу, особливо в умовах післявоєнної відбудови України, яка потребує першочергового відновлення транспортної галузі та транспортно-логістичної інфраструктури.

У четвертому розділі – «Проблеми і суперечності державної політики розвитку транспортної галузі в Україні» – визначено особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України; охарактеризовано суперечливі тенденції та проблеми розвитку світової транспортної галузі; з'ясовано проблеми і суперечності механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

З'ясовано, що в основі вертикальної структури системи транспортного законодавства України лежить ієрархічна будова його нормативно-правових актів. Конституція України, як основний закон держави є джерелом транспортного права, тобто юридичною основою його розвитку, а базовим нормативно-правовим актом транспортного законодавства є Закон України «Про транспорт», який визначає правові, економічні та соціальні основи діяльності транспорту. Крім того, діяльність транспорту регулюють: закони України: «Про дорожній рух», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», «Про морські порти України», «Про міський електричний транспорт», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період»; Повітряний кодекс України; Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні; Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р.; Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. тощо.

Обґрунтовано необхідність подальшої інтеграції транспортної галузі і транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Доведено, що стратегічно вигідне геополітичне положення України слід використати для прискорення інтеграційних процесів. Подальша інтеграція України у міжнародну транспортну систему має передбачати приєднання до існуючих міжнародних транспортних коридорів та доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів, що дозволить покращити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан української транспортної галузі, а це необхідна передумова плідного співробітництва з іншими державами та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу. Для приєднання України до міжнародних транспортних коридорів необхідною передумовою є створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску відповідно до міжнародних стандартів, а також створення митних пунктів пропуску при транспортно-складських комплексах.

З'ясовано, що інтеграція національної транспортної інфраструктури в

транснаціональну мережу та забезпечення доступу до глобальних транспортних коридорів дозволить забезпечити подальшу інтеграцію України до глобальної економіки та приєднання до міжнародних організацій та проєктів, суттєво збільшить транзитні зовнішньоторговельні вантажопотоки, що зумовлює необхідність розвитку національної транспортної інфраструктури для приведення її у відповідність до технічних, економічних та екологічних показників економічно розвинених країн (забезпечення доступності транспортної інфраструктури, створення та реконструкція транспортних комунікацій для подолання технологічного відставання від передових транспортних систем техніко-технологічної бази з використанням інноваційних технологій тощо).

Констатовано наявність цілого комплексу проблем та суперечностей, що стримують розвиток транспортної галузі України. Адже протягом всього періоду незалежності України розвиток транспортної галузі відбувався в умовах складних соціально-економічних реформ та перманентних економічних криз, пов'язаних з різними причинами, як внутрішнього, так і глобального характеру (пандемія), а російська військова агресія вкрай негативно вплинула на перспективи конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку зазначеної галузі в сучасних умовах.

Доведено, що розв'язання існуючих проблем та суперечностей державної політики розвитку транспортної галузі України вимагає активізації та підвищення ролі Міністерства інфраструктури України шляхом інтеграції секторальних політик. Так, інтеграція транспортної та екологічної політики є двостороннім процесом, а Міністерство інфраструктури не може зробити свій внесок у забезпечення екологічності транспортної галузі без відповідного розгляду впливів руху транспорту та мобільності населення, пов'язаних з рішеннями, прийнятими поза транспортним сектором. Міністерство інфраструктури України має відігравати важливу роль у формуванні податкової політики, у тих випадках, коли вона пов'язана з транспортними цінами. Міністерству інфраструктури України також необхідно мати регуляторний вплив щодо прийняття рішень у галузі планування землекористування, там, де приймаються рішення, пов'язані з будівництвом транспортно-логістичної інфраструктури, а також в інших сферах, таких, як політика в галузі регіонального розвитку, які традиційно є сферою відповідальності природоохоронних та інших міністерств.

Зазначено, що для того, щоб забезпечити інтегровані політичні підходи, Міністерство інфраструктури України має забезпечити взаємодію з Міністерством фінансів України у сфері податків та платежів у транспортній галузі для того, щоб розробити їх таким чином, щоб покращити ефективність її діяльності. Міністерство інфраструктури України має встановити спільні консультативні процедури з органами місцевого самоврядування, а також на національному рівні – з Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України, Міністерством розвитку громад та територій України для того, щоб підпорядкувати транспортні проєкти процедурі оцінки їх впливу на навколишнє середовище, а плани землекористування – процедурі оцінки їхнього

транспортного впливу.

Констатовано, що розв'язання існуючих проблем та суперечностей державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах запровадженого воєнного стану в країні зумовлює необхідність удосконалення існуючих механізмів її формування та реалізації шляхом використання нових принципів, форм, методів, інструментів її формування та реалізації за умов всебічної підтримки з боку міжнародної спільноти та країн-партнерів.

У **п'ятому розділі** – *«Удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі»* – обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України; визначено шляхи модернізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України; окреслено напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Обґрунтовано доцільність виокремлення чотирьох концептуальних рівнів розробки та реалізації стратегії державної політики розвитку транспортної галузі України: глобальний (наднаціональний) рівень, макрорівень (національний), мезорівень (регіональний) та мікрорівень (господарюючі суб'єкти). На глобальному рівні визначаються зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні аспекти державної політики розвитку транспортної галузі України. На макрорівні визначаються загальнонаціональні цілі розвитку транспортної галузі, формуються законодавчо-нормативна база та цільові програми розвитку транспорту, розробляється стратегія їх ресурсного забезпечення, організовується взаємодія транспортних і державних структур при формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, уточнюються поділ компетенцій з регіонами країни. На мезорівні держава регулює формування, функціонування, розвиток вертикальних і горизонтальних територіальних транспортно-інфраструктурних комплексів. На мікрорівні державна політика розвитку транспортної галузі реалізується через створення сприятливих і цілеспрямовано мотивуючих умов діяльності транспортних підприємств, як самостійних ринкових суб'єктів господарювання.

Доведено, що необхідність формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі обґрунтовується наявністю «неспроможностей» або «провалів» ринку, тобто ситуацій, при яких ринкові механізми не призводять до Парето-ефективного розподілу ресурсів. Тому для оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України, механізмів її формування та реалізації доцільно використовувати логіко-аналогову модель, в основу якої покладено критерій оптимальності за Парето – відповідно до якого, конкретні напрями державної політики розвитку транспортної галузі України мають узгоджуватися з потребами і можливостями України, а також враховувати існуючі зовнішні політичні домовленості та давати відповідь на глобалізаційні виклики. Концепція оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах за критерієм оптимальності Парето наведено на рис. 6.



Рис. 6. Концепція оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Джерело: розробка автора

Зазначено, що державна політика розвитку транспортної галузі України має фокусуватися на результативному виконанні Угоди про асоціацію та використанні всіх наявних в ній можливостей для поглиблення секторальної інтеграції з ЄС у сфері транспорту та транспортної інфраструктури, а головним результатом процесу євроінтеграції нашої країни у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» мають бути внутрішні зміни, підвищення якості життя і безпеки населення через впровадження європейських стандартів у сфері забезпечення безпеки транспорту, встановлення екологічних вимог та проведення інших реформ в транспортній галузі.

Визначено, що головним завданням державної політики розвитку транспортної галузі України є перехід від реалізації наявної політики Європейського Союзу до участі нашої країни у її формуванні (так звана Євроінтеграція 2.0). В Євроінтеграції 2.0 необхідно комплексно об'єднати різні євроінтеграційні аспекти зближення України та ЄС у транспортній галузі, а саме оновлення додатків до Угоди, перегляд відповідних параметрів та стандартів, досягнення визначених цілей тощо.

Запропоновано напрями удосконалення державної політики розвитку

транспортної галузі України за виокремленими механізмами: політико-інтеграційним, адміністративно-правовим, соціально-економічним, інноваційно-інвестиційним, інформаційно-моніторинговим, в межах яких необхідно впроваджувати інструменти вирішення проблем і суперечностей в цілому в галузі та її підгалузях та сферах зокрема (рис. 7).

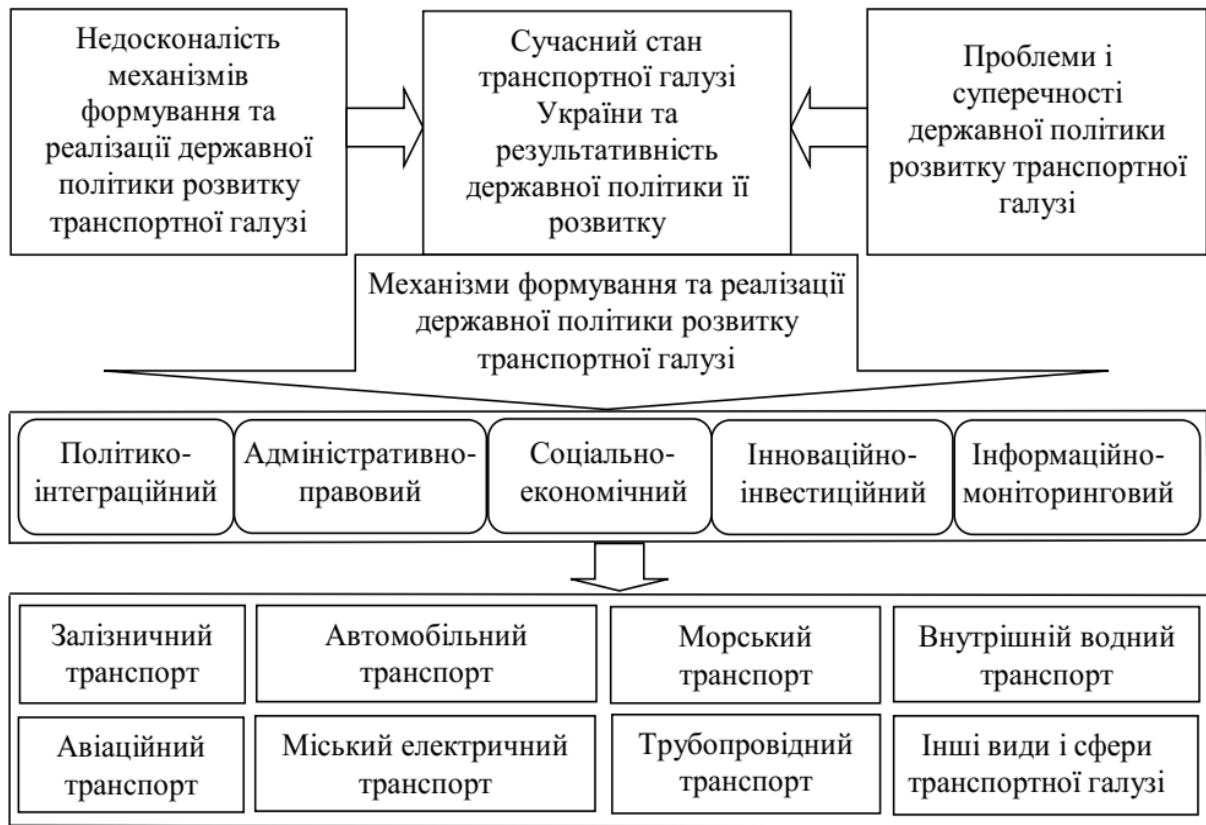


Рис. 7. Напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

Джерело: розробка автора

Констатовано, що удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України сприятиме підвищенню економічної ефективності та конкурентоспроможності всіх підгалузей та сфер транспортної галузі шляхом: підвищення рівня платоспроможного попиту на послуги транспортної галузі (зростання реальних доходів населення); всесторонньої адаптації та гармонізації цього сектору економіки до європейського законодавства; підвищення якості транспортних послуг та їх безпечності; покращення екологічних характеристик діяльності транспортної галузі; підвищення результативності виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

Доведено, що в сучасних умовах існуючих викликів та ризиків особливого значення набуває формування дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України шляхом удосконалення існуючих

механізмів її реалізації, їх адаптації до європейського законодавства в умовах європейської інтеграції України, активного міжнародного співробітництва у зазначеній сфері. Це сприятиме перетворенню транспортної галузі в одну з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої дозволить збільшити необхідний рівень надходжень до Державного бюджету України, підвищити рівень життя населення, а також сприятиме забезпеченню національної безпеки, обороноздатності, територіальної цілісності та державного суверенітету України.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні вирішено актуальну наукову проблему, що полягає в розробленні й обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. Це дозволило сформулювати такі основні теоретичні висновки та практичні рекомендації.

1. Узагальнено теоретико-методологічні підходи до визначення сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі, яка представляє собою цілеспрямовану, систематичну, послідовну та прозору діяльність органів державної влади, органів місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання, що забезпечують діяльність галузі, базується на принципах: законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; доступності транспортних послуг; відкритості; врахування громадської думки; соціальної справедливості; економічної обґрунтованості; інформаційності; відповідальності; екологічної свідомості; збалансованості; передбачуваності, і відображає регуляторний вплив держави через відповідні механізми формування та реалізації галузевої політики шляхом створення належних умов для забезпечення конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови сталого розвитку країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України.

2. Виокремлено механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі і узагальнено теоретичні підходи до визначення їх сутності та змісту, а саме: політико-інтеграційний механізм (необхідність врахування питань розвитку транспортної галузі при розробці, прийнятті та реалізації будь-яких політичних рішень, а також при аналізі та оцінці результатів і наслідків їх прийняття; розвиток міждержавної та міжрегіональної інтеграції в сфері транспорту з обов'язковим урахуванням національних інтересів); адміністративно-правовий механізм (система законодавчих та нормативно-правових актів, яка регламентує всебічний розвиток транспортної галузі; забезпечує гармонізацію українського законодавства із міжнародним законодавством; передбачає відповідний державний нагляд (державна

реєстрація, ліцензування, санкції, штрафи, заборони); соціально-економічний механізм (забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості функціонування транспортної галузі); інноваційно-інвестиційний механізм (сукупність передбачених законодавством організаційних, техніко-технологічних, фінансових, економічних стимулів, важелів та інструментів за допомогою яких забезпечується стає функціонування транспортної галузі та її інноваційно-інвестиційний розвиток за рахунок визначених законодавством джерел фінансування); інформаційно-моніторинговий механізм (висвітлення особливостей державної політики розвитку транспортної галузі та запровадження комплексного статистико-аналітичного моніторингу її розвитку).

3. Охарактеризовано особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах і з'ясовано, що держава виступає активним учасником реалізації стратегічних змін, забезпечуючи значну підтримку галузі в процесах її трансформації та розвитку. Ключовим аспектом у питаннях формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі провідних країн світу є створення та забезпечення належного функціонування відповідної національної транспортної моделі, яка є основним інструментом цифрового транспортного прогнозування та планування. Окрім того, зарубіжні країни впроваджують інтелектуальні транспортні системи та їх елементи, тобто інтегрують сучасні інформаційно-комунікаційні технології і засоби автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами транспортних послуг з метою підвищення безпеки та ефективності транспортної галузі. В цілому, розвинуті країни реалізують спільну державну політику, яка дозволяє об'єднати зусилля держави та інших суб'єктів (бізнесу, громад, населення тощо) у вирішенні загальнонаціональних цілей розвитку транспортній галузі, і саме держава здійснює стратегічно-інноваційну функцію, підтримує базисні технологічні та економічні інновації, надаючи початкового імпульсу розвитку транспортній галузі та забезпечує процеси державно-приватного партнерства з метою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури: дорожнє будівництво, реалізація проєктів в морських портах, на залізничному транспорті і в аеропортах; екологізація транспорту через стимулювання «зеленого переходу» за рахунок урядових субсидій і податкових пільг (з метою здешевлення вартості екологічного транспорту та будівництва додаткової зарядної інфраструктури) та заборон (створення у містах «зон нульових викидів», де заборонено рух автомобілів із двигуном внутрішнього згоряння з метою покращення якості повітря). Обґрунтовано доцільність використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі України на основі відповідної координації функціонування всіх видів (підгалузей) транспорту та національної транспортної моделі.

4. Проаналізовано сучасний рівень розвитку транспортної галузі України і визначено, що в сучасних умовах вона не повною мірою задовольняє основні потреби населення та економіки в перевезеннях, як за обсягом, так і за якістю, що свідчить про недостатню ефективність та результативність державної

політики, а саме: транспортна галузь України за підсумками трьох кварталів 2021 р. забезпечила в структурі ВВП України лише 5,3 % валової доданої вартості (за підсумками 2019 р. (докризисового) цей показник складав 6,6 %). За підсумками 2021 р. вантажообіг підприємств транспортної галузі України становив 289,3 млрд. ткм, або 99,7% від обсягу 2020 р., а пасажирообіг підприємств транспорту за підсумками 2021 р. становив 62,3 млрд. пас. км, або 127,1% від обсягу 2020 р. Однак такий суттєвий приріст не є реальним економічним зростанням галузі, а пов'язаний з низькою порівняльною базою 2020 р., коли через коронавірусні обмеження пасажирообіг підприємств транспортної галузі становив лише 49,4 млрд. пас. км, або 46,1% від обсягу 2019 р. Середньооблікова кількість штатних працівників транспортної галузі у 2021 р. скоротилася на 2,3% у порівнянні з 2020 р., а 14,4% транспортних підприємств стали збитковими. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» за період 2015-2020 рр. склав лише 35%, і лише в останні два роки цей показник підвищився до 41-50% від існуючого графіку виконання зобов'язань Україною. При цьому, імплементація Угоди про асоціацію у зазначеній сфері в частині завдань, покладених на Верховну Раду України, склала тільки 11 %, на Центральні органи виконавчої влади – 37%, на інші органи державної влади – лише 8 % за період 2015-2020 рр. Отже, в сучасних умовах державна політика розвитку транспортної галузі України є недостатньо ефективною та результативною і потребує відповідного удосконалення механізмів її формування та реалізації.

5. Визначено особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України, а саме: позитивною тенденцією останніх років є внесення змін до законодавства щодо розвитку екологічного транспорту, які передбачають: збільшення виробництва електричних транспортних засобів, трамвайних вагонів та вагонів метро, транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, які працюють виключно на стисненому або зрідженому метані чи біогазі; застосування низки пільг щодо оподаткування при ввезенні в Україну транспортних засобів, оснащених електродвигунами; звільнення від оподаткування прибутку підприємств, які виробляють зазначені транспортні засоби, а також електродвигуни, літій-іонні (літій-полімерні) акумулятори та зарядні пристрої до них за умови спрямування вивільнених коштів на наукові, дослідницькі та конструкторські роботи в галузі електричного транспорту, запровадження новітніх технологій. Зазначені законодавчі зміни сприятимуть захисту довкілля (використання екологічного транспорту сприятиме зниженню рівня забрудненості повітря та ґрунту), а також економічному зростанню (інвестиції у машинобудівну та електротехнічну галузі, створення нових робочих місць тощо). Однак потребує подальшого розвитку національне нормативно-правове регулювання у сфері конкуренційного права щодо вдосконалення правової практики у сфері захисту економічної конкуренції в транспортній галузі та впровадження обмежуючих, стримуючих, стимулюючих інструментів державної політики для мінімізації негативного впливу на конкуренцію в

зазначеній галузі. З метою подальшої уніфікації базової термінології та покращення господарської практики застосування транспортного законодавства, усунення внутрішніх суперечностей та правових колізій, усунення дублювання норм законодавчих актів, упорядкування чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створення законодавчих передумов для конкурентного розвитку транспортної галузі України доцільним є подальший розвиток законодавства через розробку та прийняття комплексного нормативно-правового акту – єдиного Транспортного кодексу, що регулюватиме діяльність усіх підгалузей транспортної галузі, об'єднає відповідні норми і положення вже існуючих транспортних кодексів, законів, концепцій, постанов, забезпечить законодавчу основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного висококонкурентного ринку транспортних послуг.

6. З'ясовано проблеми і суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах, а саме: наявність адміністративно-командних методів і принципів державного управління; недосконалість нормативно-правового забезпечення транспортної галузі у порівнянні з передовими зарубіжними практиками; зменшення фінансування науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР); недосконалість конкурентного середовища та непрозорість економічних відносин, що не сприяє залученню інвестицій з боку внутрішніх і зовнішніх інвесторів; недостатній загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги»; застарілість матеріально-технічної бази українських транспортних підприємств та транспортно-логістичної інфраструктури; низький рівень платоспроможного попиту; тривалість проходження процедури банкрутства; жорсткі ліцензійні умови; неефективність державної політики в умовах здійснення підприємницької діяльності поза межами офіційної економіки; висока інтенсивність шкідливих викидів транспортом вуглецю; намагання великого приватного капіталу впливати на економічні процеси в галузі (наприклад, потужні фінансово-промислові групи мають значний вплив на кадрові рішення та формування тарифної політики АТ «Укрзалізниця», внаслідок чого державна компанія через низькі тарифи на перевезення вантажів є хронічно збитковою, адже дотує цілі сектори великого приватного бізнесу, генеруючи їхні прибутки). Розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах характеризується суперечливими тенденціями, пов'язаними з російською військовою агресією, а саме: зниження обсягів перевезення пасажирів та вантажів через проблеми логістики та знищення транспортних засобів внаслідок військових дій; нестабільність зовнішніх та внутрішніх цін; надмірна залежність галузі від імпорту паливно-мастильних матеріалів; падіння інвестиційної та інноваційної активності транспортних підприємств; підвищення кредиторської (дебіторської) заборгованості та заборгованості транспортних підприємств перед бюджетами всіх рівнів; збільшення дефіциту власних обігових коштів та зниження рентабельності операційної діяльності транспортних підприємств.

7. Охарактеризовано основні світові тенденції розвитку транспортної галузі

в сучасних умовах: глобалізація трансконтинентальних авіап перевезень, застосування альтернативних видів палива, масова контейнеризація перевезень, стримування автомобілізації в містах за рахунок розвитку громадського та мускульного транспорту, екологізація транспорту тощо. Позитивні зміни у світовій транспортній галузі супроводжуються низкою негативних наслідків, масштаби та значущість яких дають підстави оцінювати їх, як стратегічні виклики національного, регіонального і навіть континентального масштабу. До них належать: неприйнятний рівень людських втрат від транспортного фактору; високий рівень споживання невідновлюваних джерел енергії та негативний їх вплив на навколишнє середовище; постійно зростаючі затримки пасажирів та вантажів на усіх видах транспорту, які пов'язані, як із об'єктивною нестачею потужностей транспортної інфраструктури, так і з низьким рівнем логістичного управління транспортними потоками. Доведено, що важливою складовою сталого розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах є міжнародне співробітництво і подальша інтеграція транспортної галузі (транспортних мереж) України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, покращення енергетичних та екологічних показників роботи транспорту, збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної галузі України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави, забезпечення територіальної цілісності та державної незалежності України.

8. Визначено шляхи модернізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України шляхом: необхідності прийняття в якості національних європейських гармонізованих стандартів у зазначеній сфері; ухвалення технічних регламентів, розроблених на основі актів законодавства ЄС, які є обов'язковими до застосування; адаптації національного «транспортного» законодавства до європейського, як горизонтального (рамкового), так і вертикального (галузевого); поетапне будівництво європейської колії для з'єднання української залізниці з європейською: від сполучення великих вузлів та великих міст до поширення євроколії по всій країні; реалізації цілей Європейської зеленої угоди щодо екологізації транспортної галузі. Тому ґрунтуючись на аналізі європейської моделі державної політики розвитку транспортної галузі, а також враховуючи існуючі недоліки у програмних документах щодо особливостей реформування транспорту в Україні, потрібно вибудувати власну національну модель державної політики у зазначеній сфері, яка має враховувати існуючий передовий європейський (і світовий) досвід, пріоритетні та перспективні напрями розвитку глобальної транспортної галузі та в комплексі розкривати сутність та зміст стратегії розвитку окремих видів транспорту за такими складовими, як інноваційно-інвестиційна, соціально-економічна, енергетична, екологічна тощо. Адаптація до європейського законодавства сприятиме перетворенню

транспортної галузі в одну з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої дозволить збільшити надходження до бюджетів всіх рівнів, сприятиме сталому соціально-економічному розвитку держави, підвищенню рівня життя населення, а також забезпеченню необхідного рівня національної безпеки держави, територіальної цілісності та державної незалежності України.

9. Окреслено напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, які сприятимуть забезпеченню потреб суспільства в транспортних послугах в економічно обґрунтований та соціально-, екологічно- та кліматично прийнятний спосіб, а саме: політико-інтеграційного механізму: інтеграція національної транспортної галузі до глобальних транспортних коридорів; розвиток міжнародної торговельно-економічної і технічної співпраці в транспортній сфері; вдосконалення «транспортного» пакету законів з метою забезпечення сталого розвитку транспортної галузі і його адаптації та імплементації до законодавства ЄС; інтеграція секторальних політик, тобто інтеграція транспортної, економічної, соціальної, екологічної та інших політик з метою вирішення проблем і суперечностей розвитку транспортної галузі; адміністративно-правового механізму: трансформація функцій Міністерства інфраструктури України у напрямку забезпечення інтелектуального управління транспортною галуззю країни, як єдиним цілим; створення умов для модернізації транспортної і дорожньої інфраструктури; поліпшення умов ведення галузевого бізнесу; застосування заходів державної підтримки для стимулювання НДДКР та інвестицій, захисту довкілля, досягнення кліматичної нейтральності тощо; соціально-економічного механізму: забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості при визначенні вартості транспортних послуг; надання дотацій на пасажирські перевезення пільгового контингенту; встановлення пільгових тарифів перевезення вантажів та пасажирів; надання соціально значущих послуг транспортними підприємствами; компенсація автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах загального користування збитків від цих перевезень; інноваційно-інвестиційного механізму: створення сприятливих умов для інноваційного розвитку транспортної галузі та підвищення її інвестиційної привабливості (стимулююче оподаткування; пільгове кредитування, компенсація кредитних ставок тощо); сприяння створенню та розвитку транспортних кластерів; інформаційно-моніторингового механізму: вдосконалення системи статистичного спостереження щодо розвитку транспортної галузі в цілому та за видами транспорту (підгалузями); створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі для розробки та обслуговування української національної транспортної моделі; консультації з громадськістю та зацікавленими групами при підготовці відповідних владних ініціатив та пропозицій щодо: реалізації тих чи інших транспортно-інфраструктурних проєктів; впровадження систем управління дорожнім рухом; зміни ціноутворення та оподаткування; висвітлення у засобах масової інформації пілотних проєктів, як інструменту впливу на громадськість, політиків та

державних управлінців та отримання необхідної політичної підтримки, а також підтримки зі сторони громадськості; проведення інформаційних заходів, роз'яснювальної роботи, інтерактивного діалогу для підвищення поінформованості суб'єктів господарювання та населення щодо особливостей формування та реалізації державної політики з метою вирішення існуючих проблем та суперечностей розвитку транспортної галузі.

10. Обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій, яка передбачає: демонополізацію і забезпечення конкурентного розвитку всіх видів транспорту; розробку нової національної транспортної моделі, яка забезпечить збалансоване поєднання переваг конкуренції з державним регулюванням та інноваційно-інвестиційну підтримку розвитку транспортної інфраструктури. Державна політика розвитку транспортної галузі має сприяти випереджальним темпам її розвитку на інвестиційно-інноваційних засадах з метою стійкого соціально-економічного розвитку країни на екологічних засадах. Основні положення концептуальних засад стратегії мають відтворюватися у цільових комплексних програмах розвитку транспортної галузі з метою забезпечення розв'язання міжгалузевих проблем, реалізації інвестиційних та інноваційних проєктів, удосконалення управління державними транспортними підприємствами тощо. Доведено, що необхідність забезпечення сталого розвитку транспортної галузі обумовлюється її надзвичайно важливим значенням для держави у питаннях розв'язання існуючих викликів та проблем сьогодення, а саме: російська військова агресія та запровадження воєнного стану в країні, тимчасова окупація територій та гуманітарна криза; пандемія COVID-19; соціально-економічна криза; екологічні проблеми; глобальні кліматичні зміни, і мають призвести до перегляду чинного законодавства України щодо ролі транспортної галузі у питаннях забезпечення національної безпеки через визнання галузі (відповідних підгалузей) суб'єктами забезпечення національної безпеки, що потрібно враховувати у питаннях подальшої трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса Плюс», 2022. 336 с.
2. Крихтіна Ю. О. Управління ризиками стратегічного розвитку ПАТ «Українська залізниця». Ефективність сучасного бізнесу в умовах динамічного середовища: колективна монографія / за заг.ред. д-ра екон. наук, проф. Л. Л. Калініченко. Харків: ФОП Панов А. М., 2018. С. 183 – 194.
3. Krykhtina Y. O., Sementsova O. V. Risk-management in the system of economic security development of the regions (p. 66 – 76). Monograph. Ensuring

national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor L.L. Kalinichenko. Higher School of Social and Economic. Przeworsk: WSSG. 2019. 298 p.

Особистий внесок: розглянуто особливості ризик-менеджменту у питаннях забезпечення економічної безпеки регіонів.

Статті у наукових фахових виданнях з державного управління:

4. Крихтіна Ю.О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2018. Вип. 2 (9). С. 566-573. (Серія «Державне управління»).

5. Крихтіна Ю.О., Череватенко О.М. Застосування ризик-менеджменту в сфері державного управління залізничним транспортом України. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2018. Вип. 2 (61). С. 34-41.

Особистий внесок: розглянуто особливості застосування ризик-менеджменту на залізничному транспорті.

6. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Курбатов Є.Ю. Теоретичні основи державного регулювання транспорту. Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія: Державне управління. 2018. Вип. 3. С. 63-68.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні засади державного регулювання транспортної галузі.

7. Крихтіна Ю.О., Семенцова О.В. Перспективи державного регулювання у сфері залізничного транспорту. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2018. Том 29 (68) № 4, С. 59-68.

Особистий внесок: обґрунтовано напрямки державного регулювання на залізничному транспорті.

8. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Теоретико-практичні аспекти модернізації системи державної служби. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2018. Вип 4 (63). С.41-48.

Особистий внесок: обґрунтовано шляхи модернізації державної служби.

9. Крихтіна Ю.О., Островерх Н.І., Седякін Ф.І. Державне забезпечення стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2019. Том 30 (69) № 4, С. 76-81

Особистий внесок: визначено особливості державного впливу на забезпечення стабільності пасажирських перевезень залізницею.

10. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В., Черкасов І.І. Трансформація державного управління в контексті інформаційної революції. Публічне управління та митне адміністрування. 2019. № 3 (22), С. 80-87.

Особистий внесок: з'ясовано особливості діджиталізації державного управління.

11. Крихтіна Ю.О., Громова О.В., Брехаря А.К. Визначення стратегічних

перспектив розвитку території. Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні». 2019. №13. С.39-46.

Особистий внесок: визначено особливості державної політики регіонального розвитку.

12. Крихтіна Ю.О., Савченко О.В., Ткаченко І.М. Політика управління персоналом АТ «Укрзалізниця» та шляхи її вдосконалення. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2019. Вип 3 (66). С. 172-180.

Особистий внесок: обґрунтовано шляхи вдосконалення управління персоналом АТ «Укрзалізниця».

13. Крихтіна Ю.О. Теоретико-методологічні засади механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 1 (10). С. 423 – 429. (Серія «Державне управління»).

14. Крихтіна Ю.О. Нормативно-правові засади розвитку транспортної галузі України: механізми формування та реалізації державної політики // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 2 (11). С. 525 – 532. (Серія «Державне управління»).

15. Крихтіна Ю.О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 1 (14). С. 86 – 94. (Серія «Державне управління»).

16. Майстро С.В., Крихтіна Ю.О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2021. Вип. 2 (73). С. 8 – 15.

Особистий внесок: визначено результативність механізмів формування й реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

17. Крихтіна Ю.О. Напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України // Державне будівництво. № 1/2021. Електронне наукове фахове видання ХарПІ НАДУ при Президентові України. URL. : <http://db.kh.ua/index.php/db/article/view/121/114>.

18. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435. (Серія «Державне управління»).

19. Крихтіна Ю.О. Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2022. Вип. 1 (16). С. 83 – 89. (Серія «Державне управління»).

Статті в закордонних наукових виданнях за фахом:

20. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y. Theoretical and methodological

substantiation of scientific definitions «public administration» and «state policy». Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects". Vol. 1/1 2021. P. 22-31. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/19-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-theoretical-and-methodologic-al-substantiation-of-scientific-definitions-public-administration-and-state-policy>.

Особистий внесок: узагальнено теоретико-методологічні підходи до сутності та змісту наукової дефініції «державна політика».

21. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A. Directions of transformation of state policy in the context of the need for sectoral integration of Ukraine in the branches and spheres of the European Union. Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects". Vol. 2/2 2021. URL. : <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/34-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-directions-of-transformation-of-state-policy-in-the-context-of-the-need-for-sectoral-integration-of-ukraine-in-the-branches-and-spheres-of-the-european-union>.

Особистий внесок: обгрунтовано напрямки трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України.

22. Krykhtina Y., Dombrovska S., Maistro S., Stankevych S. Review of public policy for reducing the transport environmental impact // Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(2), 12-15, doi : 10.15421/2021_63. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/review-of-public-policy-for-reducing-the-transport-environmental-impact.pdf>.

Особистий внесок: розглянуто особливості державної політики щодо зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище.

23. Krykhtina Y., Leonenko N., Khmyrov I., Stankevych S. Role of European Green Deal as a transformation mechanism of the state policies for the European integration of Ukraine. Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(5), 97-101, doi: 10.15421/2021_213. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/role-of-european-green-deal-as-a-transformation-mechanism-of-the-state-policies-for-the-european-integration-of-ukraine-82698.html>.

Особистий внесок: визначено вплив Європейської зеленої угоди на державну політику розвитку транспортної галузі України.

24. Matyushenko, I., Trofimchenko, K., Reznikov, V., Prokopenko, O., Hlibko, S., & Krykhtina, Y. (2021). Innovation and investment mechanism for the formation and implementation of state policy to ensure the technological competitiveness of leading countries and Ukraine in the digital economy. URL. : Linguistics and Culture Review, 5(S4), 1508-1551. <https://doi.org/10.21744/lingcure.v5nS3.1880>.

Особистий внесок: обгрунтовано інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

25. Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A., Maistro S. State policy of Ukraine's integration into the international safty area in the conditions of global transformations. Collection of scientific papers «Public administration and state security aspects». Vol. 2/1 2022. P. 39-50. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/8->

eng/53-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-maistro-s-state-policy-of-ukraine-s-integration-into-the-international-safty-area-in-the-conditions-of-global-transformations.

Особистий внесок: обґрунтовано напрямки удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій.

Публікації в інших наукових виданнях:

26. Крихтіна Ю.О., Гриценко Н.В. Економічні аспекти впровадження ресурсозберігаючих технологій на залізничному транспорті // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2010. №32. С. 89-94.

Особистий внесок: розглянуто особливості впровадження ресурсозберігаючих технологій на залізничному транспорті.

27. Петухова Т.О., Крихтіна Ю.О. Основи оцінки людського капіталу на підприємствах залізниць України // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2011. №35. С. 26-30.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні підходи до оцінки людського капіталу.

28. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Застосування SWOT-аналізу в системі управління конкурентоспроможністю залізниць на ринку послуг з перевезень пасажирів. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». 2018. Вип. 31 Ч. 1. С. 53-58.

Особистий внесок: обґрунтовано доцільність використання SWOT-аналізу в системі управління залізничним транспортом.

29. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Актуальні проблеми управління персоналом ПАТ «Укрзалізниця». Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал. 2018. Вип. 21. С. 103-109. http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/21_2018_ukr/20.pdf.

Особистий внесок: визначено шляхи розв'язання існуючих проблем управління персоналом ПАТ «Укрзалізниця».

30. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничної галузі: проблеми, перспективи та напрямки подолання. Економіка та суспільство. 2018. №17. С.360-365.

Особистий внесок: обґрунтовано напрямки інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі.

31. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О., Чайка С.С. Впровадження системи бюджетування в управління зовнішньоекономічною діяльністю залізничного транспорту. Економіка та суспільство. 2018. №18. С. 429-437.

Особистий внесок: з'ясовано особливості управління зовнішньоекономічною діяльністю залізничного транспорту.

32. Громова О.В., Крихтіна Ю.О., Антоненко А.Є. Механізм організації ефективних ділових комунікацій в публічному управлінні. Електронний науковий журнал «Приазовський економічний вісник». Випуск №6 (23). 2020. С. 191-194.

Особистий внесок: визначено сутність механізму організації ефективних ділових комунікацій в публічному управлінні.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

33. Крихтіна Ю.О. Основні чинники створення транспортно-логістичної стратегії компанії у сучасній глобальній економіці // Тези доповідей на VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (сmt. Коктебель). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків : УкрДАЗТ, 2010. Спецвип. №30. С. 180-181.

34. Крихтіна Ю.О., Журавель К.В. Особливості впровадження системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології». Серія «Економіка і управління». Київ: ДЕТУТ, 2011. С. 112-113.

Особистий внесок: визначено сутність системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту.

35. Крихтіна Ю.О. Підвищення рівня безпеки закупівельної логістики на залізничному транспорті. Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції (2-4 червня 2016 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2016. Вип. № 54 (додаток). С. 88-89.

36. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О. Зміст транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С.25-27.

Особистий внесок: з'ясовано особливості транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

37. Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Розвиток інформаційно-технологічної інфраструктури органів державної влади України. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С. 12-14.

Особистий внесок: визначено сутність інформаційно-технологічної інфраструктури органів державної влади.

38. Крихтіна Ю.О., Пономаренко К.В. Використання логістичного сервісу щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 30 вересня 2018 р.) С. 24-26.

Особистий внесок: обгрунтовано необхідність використання логістичного сервісу щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень.

39. Крихтіна Ю.О. Управлінський підхід до формування складу основних фондів галузевих підприємств. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами чотирнадцятої науково-практичної міжнародної конференції (7-9 червня 2018 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2018. Вип. №62 (додаток). С. 137-139.

40. Крихтіна Ю.О., Ніколаєнко О.М. Електронне урядування в Україні: розвиток і проблеми становлення. Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 47-48.

Особистий внесок: обгрунтовано шляхи подальшого розвитку електронного урядування в Україні.

41. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Кадрові ризики компанії ПАТ «Укрзалізниця». Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 35-36.

Особистий внесок: охарактеризовано кадрові ризики компанії ПАТ «Укрзалізниця».

42. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В. Сучасні проблеми використання інформаційно-комунікаційних технологій в органах публічної влади. Правові засади організації та здійснення публічної влади: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (м. Хмельницький, 2-8 травня 2019 року): Хмельницький університет управління та права, 2019. С. 79-82.

Особистий внесок: доведено необхідність використання інформаційно-комунікаційних технологій в діяльності органів публічної влади.

43. Oleksandr Deineka, Liubov Pozdniakova, Olena Sementsova, Yuliia Krykhtina. Definition features of the efficiency in railways management. SHS Web of Conferences. 67, (2019). URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2019/08/shsconf_NTI-UkrSURT2019_02002.pdf.

Особистий внесок: обгрунтовано напрямки удосконалення менеджменту на залізничному транспорті.

44. Крихтіна Ю., Єрьомичева А., Коваль А. Основні аспекти нової концепції модернізації транспортних систем України. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць XXXII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Переяслав, 30 листопада 2020 р.). С. 25-28.

Особистий внесок: обгрунтовано концепцію модернізації транспортних систем України.

45. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Етичні аспекти діяльності публічних службовців. International scientific and practical conference «Public administration:

European development strategies» : conference proceedings, March 12–13, 2021. Venice : Izdevnieciba «Baltija Publishing», P. 142-145.

Особистий внесок: визначено етичні особливості діяльності публічних службовців.

46. Крихтіна Ю.О. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України / Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи: зб. тез матеріалів науково-практичної конференції, 25 березня 2021 р. / Електронне видання комбінованого використання Харківського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентові України. Харків. 2021. С. 145-148. URL.: <https://kbuara.kh.ua/?p=6976>.

47. Крихтіна Ю.О. Результативність виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у транспортній галузі. Формування дієвих механізмів державного управління з забезпечення державної безпеки: зб. тез Міжнар. наук.-практ. круглого столу (м. Харків, 14 травня 2021 р.). Харків: НУЦЗ України, 2021. С. 201-203.

48. Крихтіна Ю.О. Пріоритети державної політики транспортної галузі України. Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доповідей XXIX міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2021, 18-20 травня 2021 р.: у 5 ч. Ч. IV. / за ред. проф. Сокола Є.І. Харків: НТУ «ХПІ». С. 69.

49. Дейнека О., Крихтіна Ю. Критерії оцінки ефективності управління на залізничному транспорті. Потенціал економічного розвитку країни та регіонів: фінансові та інноваційно-інвестиційні аспекти: міжнародна науково-практична конференція (Україна, м. Дніпро, 29 травня 2021 року). С.65-68.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні підходи до оцінки ефективності управління на залізничному транспорті.

50. Glushenko T.M., Krykhtina Y.O., Palamarchuk I.V. Current trends of efficient logistics development. Матеріали сімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 3–4 червня 2021 р.). С.65-66.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасні тенденції розвитку ефективної логістики.

51. Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Управління соціально-економічними системами в Україні в умовах цифрової глобалізації. Матеріали сімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 3–4 червня 2021 р.). С.169-171.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасні тенденції управління соціально-економічними системами.

52. Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі. Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту: II Міжнародна науково-

практична конференція УКРПРОФЗТ 2021. К. 2021. С. 91-94.

Особистий внесок: визначено особливості корпоративного управління в цифровому просторі.

53. Крихтіна Ю., Ковальов А. Використання технологій штучного інтелекту у публічному управлінні. Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій: матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, 30 жовтня 2021 року. Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна. 2021. С. 95-97.

Особистий внесок: доведено необхідність використання технологій штучного інтелекту у публічному управлінні.

54. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Публічне управління і адміністрування та державне регулювання залізничного транспорту України в умовах воєнного стану. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.48-50.

Особистий внесок: розглянуто особливості державної політики розвитку залізничного транспорту України в умовах воєнного стану.

55. Крихтіна Ю.О., Глушенко Т.М. Сучасна модель ефективного державного управління. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.279-281.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасну модель ефективного державного управління.

АНОТАЦІЯ

Крихтіна Ю.О. Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління. Національний університет цивільного захисту України, Харків, 2022.

У дисертаційній роботі запропоновано розв’язання актуальної наукової проблеми в галузі науки публічне управління та адміністрування, що полягає в розробленні й обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Досліджено питання сутності, змісту та значення транспортної галузі. Розкрито теоретико-методологічні засади формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Визначено теоретико-методологічні основи механізмів формування та реалізації державної політики розвитку

транспортної галузі. Обґрунтовано кластерний підхід формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, у межах якого запропоновано алгоритм формування транспортного кластера та обґрунтовано основні напрями його розвитку. Виокремлено політико-інтеграційний, адміністративно-правовий, соціально-економічний, інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Визначено сучасний стан розвитку транспортної галузі України та особливості державної політики її розвитку на національному та глобальному рівнях. Охарактеризовано особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах. З'ясовано основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізаційних процесів та особливості міжнародного співробітництва України.

Окреслено проблеми та суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та обґрунтовано напрями її удосконалення в умовах європейської інтеграції України та існуючих викликів та ризиків сьогодення.

Обґрунтовано концептуальні засади формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах. Запропоновано напрями удосконалення політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в сучасних умовах.

Ключові слова: державне управління, механізми державного управління, державна політика, транспортна галузь, механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, транспортні кластери, державно-приватне партнерство.

ANNOTATION

Krykhtina Y. Mechanisms of formation and implementation of the state policy of the Ukraine transport industry development. – Qualifying scientific paper as the manuscript.

Dissertation for obtaining the scientific degree of the doctor of sciences of public administration specialty 25.00.02 – Mechanisms of Public Administration. – National University of Civil Defence of Ukraine, Kharkiv, 2022.

The dissertation offers a solution to an actual scientific problem in the sphere of public administration science, which consists in substantiating the theoretical and methodological principles and practical recommendations regarding directions for improving mechanisms for the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry of Ukraine.

The issue of the essence, content and significance of the transport industry has been studied. The theoretical and methodological foundations of the formation and

implementation of the state policy for the development of the transport industry have been revealed. The theoretical and methodological foundations of the mechanisms of formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry have been determined. The cluster approach to the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is substantiated, within which an algorithm for the formation of a transport cluster is proposed and the main directions of its development are substantiated. The political-integration, administrative-legal, social-economic, innovation-investment, information-monitoring mechanisms of formation and implementation of the state policy of development of the transport industry are singled out.

It has been established that the political integration mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry provides for: the implementation of international, national, regional, local, sectoral and target programs (projects) in the sphere of transport; coordination of political decision-making and implementation of projects in the transport sector at different levels: between state authorities, local self-government bodies, communities, entrepreneurs, public organizations, educational and scientific institutions, other organizations and enterprises, including within the scope of public-private partnership implementation.

It was determined that the administrative-legal mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is a system of legislative and normative-legal acts of the state, which regulates the comprehensive development of the specified industry; ensures the harmonization of Ukrainian legislation in the specified area with international legislation, including the legal field of the EU, provides state supervision, carries out appropriate procedures for state registration, licensing, imposition of sanctions, fines, prohibitions in the transport sector, etc.

The socio-economic mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is singled out, which is carried out through the implementation of appropriate economic policy (tax, financial and credit, tariff) and social policy (providing subsidies for passenger transportation, determining the preferential quota for passenger transportation, establishing preferential tariffs transportation of goods and passengers).

Global trends are summarized and theoretical models and methodological approaches are characterized regarding the peculiarities of the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry in foreign countries, in which the process of active implementation of state management reforms in the transport industry continues, and the state is an active participant in the implementation of strategic changes, providing significant support industry in the process of its transformation, and a key aspect in the issues of formation and implementation of state policy for the development of the transport industry of the countries of the world is the creation and ensuring the proper functioning of the appropriate national transport model, which is the main tool of digital transport forecasting and planning.

The current state of the development of the transport industry of Ukraine and the

peculiarities of the state policy of its development at the national and global levels are determined. The normative, legal and organizational principles of the formation and implementation of competitive policy are summarized and systematized, taking into account the specifics of the transport industry. The problems and contradictions of the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry are outlined. Contradictory trends and problems of the development of the world transport industry are characterized.

The conceptual foundations of the strategy for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry of Ukraine are substantiated. The directions of modernization of the state policy of the development of the transport industry of Ukraine in the conditions of the European integration of Ukraine have been determined. Ways of improving the political-integration, administrative-legal, socio-economic, innovation-investment, information-monitoring mechanisms of formation and implementation of the state policy of development of the transport industry of Ukraine are proposed.

The scientific and practical significance of the obtained research results consists in summarizing and supplementing existing knowledge, defining theoretical provisions, forming methodological approaches, and substantiating practical recommendations regarding directions for improving mechanisms for the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry. Theoretical provisions, conclusions and proposals can be used in the practical activities of state authorities and local self-government in matters of ensuring the necessary development of the transport industry in the conditions of martial law in the country and will contribute to the sustainable post-war development of Ukraine.

Ключові слова: public administration, mechanisms of public administration, state policy, transport industry, mechanisms of formation and implementation of state policy for the development of the transport industry, transport clusters, public-private partnership.

Підписано до друку 29.08.2022 р.
Формат 60х84/16. Обл.-вид. арк. 1,8.
Гарнітура Таймс. Наклад 100 прим. Замовлення № 80.

Надруковано в друкарні «БУКЛАЙН»
61000, м. Харків, вул. Катерининська, 46.
тел. (099) 604-49-45.
www.bookline.online